This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Acerca de este libro

Esta es una copia digital de un libro que, durante generaciones, se ha conservado en las estanterías de una biblioteca, hasta que Google ha decidido escanearlo como parte de un proyecto que pretende que sea posible descubrir en línea libros de todo el mundo.

Ha sobrevivido tantos años como para que los derechos de autor hayan expirado y el libro pase a ser de dominio público. El que un libro sea de dominio público significa que nunca ha estado protegido por derechos de autor, o bien que el período legal de estos derechos ya ha expirado. Es posible que una misma obra sea de dominio público en unos países y, sin embargo, no lo sea en otros. Los libros de dominio público son nuestras puertas hacia el pasado, suponen un patrimonio histórico, cultural y de conocimientos que, a menudo, resulta difícil de descubrir.

Todas las anotaciones, marcas y otras señales en los márgenes que estén presentes en el volumen original aparecerán también en este archivo como testimonio del largo viaje que el libro ha recorrido desde el editor hasta la biblioteca y, finalmente, hasta usted.

Normas de uso

Google se enorgullece de poder colaborar con distintas bibliotecas para digitalizar los materiales de dominio público a fin de hacerlos accesibles a todo el mundo. Los libros de dominio público son patrimonio de todos, nosotros somos sus humildes guardianes. No obstante, se trata de un trabajo caro. Por este motivo, y para poder ofrecer este recurso, hemos tomado medidas para evitar que se produzca un abuso por parte de terceros con fines comerciales, y hemos incluido restricciones técnicas sobre las solicitudes automatizadas.

Asimismo, le pedimos que:

+ *Haga un uso exclusivamente no comercial de estos archivos* Hemos diseñado la Búsqueda de libros de Google para el uso de particulares; como tal, le pedimos que utilice estos archivos con fines personales, y no comerciales.

+ *No envíe solicitudes automatizadas* Por favor, no envíe solicitudes automatizadas de ningún tipo al sistema de Google. Si está llevando a cabo una investigación sobre traducción automática, reconocimiento óptico de caracteres u otros campos para los que resulte útil disfrutar de acceso a una gran cantidad de texto, por favor, envíenos un mensaje. Fomentamos el uso de materiales de dominio público con estos propósitos y seguro que podremos ayudarle.

+ *Conserve la atribución* La filigrana de Google que verá en todos los archivos es fundamental para informar a los usuarios sobre este proyecto y ayudarles a encontrar materiales adicionales en la Búsqueda de libros de Google. Por favor, no la elimine.

+ *Manténgase siempre dentro de la legalidad* Sea cual sea el uso que haga de estos materiales, recuerde que es responsable de asegurarse de que todo lo que hace es legal. No dé por sentado que, por el hecho de que una obra se considere de dominio público para los usuarios de los Estados Unidos, lo será también para los usuarios de otros países. La legislación sobre derechos de autor varía de un país a otro, y no podemos facilitar información sobre si está permitido un uso específico de algún libro. Por favor, no suponga que la aparición de un libro en nuestro programa significa que se puede utilizar de igual manera en todo el mundo. La responsabilidad ante la infracción de los derechos de autor puede ser muy grave.

Acerca de la Búsqueda de libros de Google

El objetivo de Google consiste en organizar información procedente de todo el mundo y hacerla accesible y útil de forma universal. El programa de Búsqueda de libros de Google ayuda a los lectores a descubrir los libros de todo el mundo a la vez que ayuda a autores y editores a llegar a nuevas audiencias. Podrá realizar búsquedas en el texto completo de este libro en la web, en la página `http://books.google.com`

J
204
R2

STANFORD UNIVERSITY
LIBRARIES

República de Bolivia

MEMORIA

QUE PRESENTA EL

Ministro de Gobierno y Fomento

Doctor Aníbal Capriles

ante el Congreso Ordinario de

1907

EDICION OFICIAL

LA PAZ

Imprenta Artística—Castillo & Ca.—Calle Ayacucho 15 y 17

1907.

J
204
R2

H. H. Senadores y Diputados:

Por tercera vez, durante la actual administración, tengo el honor de presentaros el informe de los asuntos que se relacionan con la Secretaría de Gobierno y Fomento, cuyo estudio os manifestará que el Jefe del Estado con voluntad inquebrantable, ha seguido desenvolviendo, en sentido del progreso moral y material del pais, el programa que se había trazado y que lo conoceis ampliamente por diversos documentos producidos desde 1904.

Gobierno

Felizmente el orden público es yá una planta que ha echado profundas raices en el suelo boliviano, y á su sombra siguen su marcha evolutiva las instituciones nacionales. Como todo lo que se refiere á la vida social, cualquier paso de progreso tiene que ser mesurado, pero firme, porque no esta escento de obstáculos aun el desarrollo de las libertades públicas, cual sucede con la modificación que habeis considerado necesaria en el artículo 2°. de la Constitución Política del Estado.

Si en ocasiones excepcionales ha sido preciso prevenir conflictos futuros, conteniendo la propagación de actos disociadores que se traducían inmediatamente en movimientos subversivos, lo ha ejecutado el Gobierno en cumplimiento de un deber primordial y conformandose con la prescripción expresa del art. 4°. de la misma Constitución. Incesantes reclamaciones de los vecindarios de Oruro y Tupiza, amenezados en su tranquilidad por la acción francamente anarquizadora de tres extranjeros, determinaron el extrañamiento de estos como medida policiaria, en la forma en que paises de vida normal como Estados Unidos de Norte América, el Brasil, la República Argentina y otros lo hacen seleccionando la inmigración que afluye á sus territorios; porque

así como es justo que á los buenos elementos que ingresan se les preste todo género de garantías y facilidades para su establecimiento en el pais, es también necesario preservar la sociedad de los que la dañan y son un peligro seguro para ella, con la misma razón con que se evitan las epidemias destructoras hasta por medio de cordones sanitarios.

La prensa continúa con ámplia libertad, sin que las exajeraciones y apreciaciones apasionadas en que suele incurrir la de oposición, especialmente contra determinadas autoridades de Departamento, contribuyan en lo más mínimo á desvirtuar la regla de conducta que sigue el Gobierno con profundo espíritu de tolerancia y de respeto á las libertades públicas.

Por los decretos supremos de 29 de agosto del año próximo pasado y 21 de marzo del presente, se convocó á elecciones de miembros del Congreso; en el primero para la elección de un Diputado propietario por Tarija, y en el segundo para la de cinco Senadores y varios Diputados suplentes. Este acto de vida política se ha realizado en las condiciones de la mayor tranquilidad, y con todas las garantías de ley.

El Gobierno se complace en manifestaros que obtiene una colaboración eficaz de las autoridades departamentales, cuyo personal se recomienda por un celo esmerado en el cumplimiento de sus delicadas funciones.

Habiendo elevado renuncia, á principios del presente año, los Prefectos de Cochabamba y el Beni, han sido llamados al desempeño de esas Prefecturas, respectivamente, los señores Eufronio Viscarra y Carmelo López.

Algunos cambios se han efectuado en las Subprefecturas por muertes acaecidas ó renuncias de carácter irrevocables, teniéndose particular cuidado, en la provisión de estos cargos, de satisfacer los votos de los vecindarios.

Por lo que respecta á las autoridades subalternas, esto es á los Corregidores, se presentan á menudo graves inconvenientes por la forma en que se hallan constituidos, habiendo sido la reforma de la ley que á ellos se refiere una necesidad hace largo tiempo sentida y más imperiosa hoy por la afluencia de elementos extranjeros en el país y la tendencia general á mejorar la condición de la raza indígena explotada por autoridades concejiles. Con el incremento que van obteniendo los ingresos departamentales, podeis realizar una reforma saludable reclamada por las mismas autoridades departamentales, dotando á los Corregidores de la manera que juzgue más conveniente vuestra sabiduría.

Las leyes de 5 y 11 de diciembre que elevan al rango de ciudad á los pueblos Camargo, Irupana, Viacha, Sacaba, Colquechaca, Magdalena y Achacachi, han sido comunicadas oportunamente, así como la de 19 de octubre que erige en cantones los vice-cantones Ocurí y Maragua de la provincia de Chayanta

Para regularizar en este orden nuestra geografía política, podría el Legislativo fijar una base de población,

por ejemplo de cuatro ó cinco mil habitantes, desde cuya cifra cualquier centro urbano tendria el derecho de llamarse ciudad, haciéndose tal declaración sobre datos estadísticos comprobados.

La institución policiaria ha recibido algunas reformas y mejoras, durante el año, en los principales centros de la República, lo cual ha producido en ellos una relativa disminución de la criminalidad, ya por una acción preventiva más eficaz, ya por la pronta captura de los delincuentes en la mayor parte de las ocasiones

Aqui, en esta ciudad, se han instalado nuevas secciones y se encuentran de regreso de Buenos Aires cuatro funcionarios que fueron á aquella capital con el objeto de completar sus conocimientos en las reparticiones de Identificación, Seguridad é Investigaciones.

Para la policía de Oruro se ha contratado un especialista en Dactolología y en la Sección de Comprobación; dicho funcionario, empleado antes en la misma Sección de la policía de Buenos Aires, debe posesionarse pronto del cargo á que ha sido llamado.

En Cochabamba se han instalado dos policías sucursales sobre las dos que anteriormente exístían, todas dependientes de la Central, para cuya cómoda instalación se impone la necesidad de que se consigne en el Presupuesto Nacional de la proxima gestión, un fondo suficiente que responda á la construcción de un local más adecuado. Alli mismo, como en la ciudad de La Paz, se ha establecido un piquete montado de policia que comienza á regularizar sus servicios, allanados los inconvenientes que se presentaron en su instalación.

Las nuevas policías de provincia creadas en el Departamento de Tarija han satisfecho una necesidad de carácter urgente.

Los Agentes de pesquiza que han sustituido á las sucursales en la ciudad de Potosí, convendría tuviesen mejor remuneración para contratar un personal más práctico en el extranjero.

Sin embargo de todas estas modificaciones, aun son deficientes los medios de que las autoridades disponen para garantizar la vida y la propiedad, sobre todo en la campaña y en aquellos centros mineros á los que afluyen obreros del exterior, no siempre de buenas condiciones morales. Se hace, pues, indispensable aumentar esos medios de orden con mayor personal, mejor dotado, y con el establecimiento de piquetes ambulantes de policía.

Por los decretos Supremos de 16 de agosto de 1906, conforme á la Ley de la propia fecha, y el de 19 de marzo de este año, con motivo del fallecimiento de los ex-Presidentes de la República, señores Aniceto Arce y Mariano Baptista, se ordenó se les tributasen honores de Presidente en todo el territorio nacional.

Las deficiencias que desde largo tiempo se notan en la administración conveniente de la región septentrional de la Provincia de Caupolicán, han resuelto al Supremo Gobierno á poner en práctica el propósito de crear una nueva provincia que, con el nombre de "Madidi", esté

comprendida entre los ríos Madidi, Tuiche y Beni, limitando en consecuencia con el Territorio de Colonias por el Norte y el Occidente.

Esta nueva jurisdicción territorial deberá tener por Cantones á Ixiamas, Tumupasa y San José y por capital al puerto de San Buena Ventura sobre el río Beni.

Para la formación del respectivo proceso administrativo, la Prefectura del Departamento ha recibido instrucciones con fecha 30 de abril último, y el Supremo Gobierno cumplirá con el precepto legal de poner en conocimiento de las HH. Cámaras el consiguiente proyecto de ley con Mensaje especial.

Municipalidades

Más normal que en años anteriores ha sido el funcionamiento de esta importante institución, debido á que la cordura y consagración de los pueblos al trabajo, van alejando insensiblemente del seno de las Corporaciones los elementos apasionados de política electoral.

Las Municipalidades de Santiváñez, Ansaldo, Pocona, Cabezas y Uncía, creadas por las leyes de 30 de agosto, 20 de octubre, 22, 28 y 29 de noviembre de 1905, cuya reglamentación fué comunicada á debido tiempo, han instalado sus labores en el curso del presente año, satisfaciendo así el voto de la Ley. La de Rurrenabaque creada por ley de 25 de Setiembre último, aún no se estableció hasta el 15 de mayo, fecha á la que alcanzan los informes oficiales, por la distancia que media entre ese puerto y la capital de su Departamento; pero ha debido instalarse hasta el presente, una vez que el Gobierno dictó con oportunidad las medidas necesarias para el efecto

A representación de las respectivas Municipalidades y á fin de procurar el funcionamiento normal de las mismas Corporaciones, se ha convocado á elecciones parciales de Munícipes suplentes de los distritos que siguen:—Padilla, Yotala y Monteagudo, del Departamento de Chuquisaca; Achacachi, Corioco, Chulumani, Irupana Sicasica é Inquisivi, del Departamento de La Paz; Quillacollo, Cliza, Santivañez, Ansaldo, Sipesipe, Capinota, Tiraque, Arani y Punata del Departamento de Cochabamba; Chayanta, Uyuni y Tupiza, del Departamento de Potosí; Poopó, Salinas de Garcimendoza, del Departamento de Oruro; Vallegrande, del Departamento de Santa Cruz; Padcaya y San Luis en el de Tarija, y Baures en el del Beni.

Por resoluciones de diversas fechas, se han aprobado las delimitaciones de los radios mayores urbanos de las poblaciones que se expresan, por estar conformes á las disposiciones legales del caso: Aiquile, Arani, Cliza, Capinota, Colpa, Calchani, Independencia, Lagunillas, Muela, Machaca, Pojo, Punacachi, Quillacollo, Santivañez, San Benito, Tarata, Tiraque, Tinguipaya, Vacas, Chinchiri, Charapaya, Cocapata, y Yayani.

Por circular de fecha 26 de junio último, se insinuó á los Concejos Departamentales, se sirvan recomendar á las Juntas Municipales de sus respectivos distritos, la observancia del artículo 4.° de la Ley de 5 de diciembre de 1906, que prescribe que, "para la percepción de los impuestos municipales, los pesos y medidas se conformarán al sistema métrico decimal, en observancia de la Ley de 30 de setiembre de 1893, y todas las Ordenanzas deberán dictarse, en lo sucesivo con arreglo al mencionado sistema", pues, la falta de uniformidad en los pesos y medidas, produce perturbaciones en el movimiento comercial y dificulta la percepción de los impuestos.

Todas las ordenanzas municipales aprobadas por el H. Senado Nacional y las autorizaciones sancionadas en la anterior Legislatura, han sido oportunamente comunicadas á las respectivas Municipalidades para los fines consiguientes.

Por resolución de 23 de abril, y con carácter general, se declaró que, los aires del cauce de un río ó sea la posesión del espacio comprendido entre ambas orillas, dentro del radio urbano de una población, deben reputarse bienes municipales, siendo por consiguiente de la exclusiva incumbencia de los Ayuntamientos la administración de dichos bienes.

Debo también daros cuenta de haberse autorizado á la Prefectura del Departamento de Chuquisaca proceda á la adquisición de un local apropiado para la fundación de un Asilo de Huérfanos en la Capital de la República, conforme á los humanitarios propósitos de la anterior Legislatura. Una vez fundado este establecimiento en las condiciones que son de apetecer, las distinguidas matronas de aquella ciudad que atienden con espíritu profundamente religioso las necesidades de la orfandad y de la desgracia, podrán desenvolver con mayor éxito el expresado Asilo á cuyo sostenimiento atenderá el poder público con los recursos que juzgueis conveniente fijar.

Así mismo se han remitido á la Prefectura del Departamento de Cochabamba los fondos necesarios para que proceda al saneamiento del valle de Mizque.

Correos

El servicio de Correos que está á cargo del distinguido señor D. Lisímaco Gutiérrez, ha sido atendido con especial interés, habiéndose satisfecho, en lo posible, las necesidades más urgentes exigidas por el buen servicio público.—La estadística del ramo, manifiesta un aumento notable en la recepción y expedición de piezas postales.

Bolivia, que forma parte de la Unión Postal Universal, cumple con las obligaciones que le corresponden, para atender al sostenimiento de la Oficina Internacional de Berna.

Las convenciones sobre giros postales que tenemos celebradas con algunos Estados, facilitan notablemente el intercambio comercial, habiendo tenido en 1906, el siguiente movimiento:

Con los Estados Unidos-129 giros expedidos de Bolivia por dollars—1,541.24
-28 id recibidos de Estados Unidos por dollars 336.61.

Con Chile, giros expedidos de Bolivia por pesos oro 413.80 Bs. 1,125.79.
Giros recibidos de Chile por pesos oro 2,346.30 Bs. 6,342.78.

Con Alemania, giros expedidos por valor de 1,183 marcos.

BOLIVIA
ESCALA
1:10,000,000
TRINIDAD
LA PAZ
COCHABAMBA
ORURO
SANTA CRUZ
SUCRE
POTOSI
TARIJA
MAPA DEMOSTRATIVO
DE
CORREOS
Interdiarios
Bisemanales
Semanales
Quincenales
Mensuales y eventuales

Con Francia. — Expedición de Bolivia—francos 11,805.35.— Recepción de Francia—francos 753.20.

Por acuerdo de las Direcciones Generales de Correos de Bolivia y el Perú, en 28 de julio del año próximo pasado, se puso en ejecución la Convención y Reglamento sobre cambio de encomiendas postales de 12 de Julio de 1902. En su ejecución se ha tropezado con el inconveniente de que la mayor parte de las encomiendas se detienen en la oficina peruana de cambio de Puno, por notarse en ella, que las procedentes del Sur del Perú, para Bolivia, carecen de los documentos que deben acompañarlas; y respecto de las expedidas de Bolivia al Perú, se alega que los interesados no acreditan persona que intervenga en la verificación del contenido y pago de los derechos aduaneros. Para salvar estas dificultades se han hecho las reclamaciones correspondientes.

No obstante los inconvenientes anotados en este servicio, en los cinco últimos meses de 1906, se ha tenido el movimiento siguiente;

Encomiendas recibidas del Perú	121
Id expedidas para id	86

El movimiento de encomiendas postales en el exterior, por intermedio de las Oficinas ha tenido en 1906 un aumento cosiderable de piezas expedidas , respecto del monto en 1905.

Los derechos de tránsito de correspondencia que paga Bolivia á los países vecinos, han sido satisfechos como sigue:

A la República Argentina francos 2,559.50, por las cuentas correspondientes á los años 1905 y 1906;

A la República del Perú por tránsito marítimo y del extraordinario de Panamá, francos 4,005.08, correspondientes al año 1905.--Queda pendiente la cuenta de 1906, que aun no ha sido recibida.

A la República de Chile, por las cuentas de 1904 y 1905, francos 542.88. La cuenta referente á 1906 no se ha recibido.

Las comunicaciones cambiadas entre las Direcciones Generales de Correos de Bolivia y Chile, referentes al desahucio de la Convención sobre canje de encomiendas, suscrito el 12 de julio de 1897, que fueron puestas en conocimiento de esta Secretaría, han sido oportunamente trascritas á nuestra Cancillería, para los fines consiguientes.

El movimiento general de correspondencia de los distintos distritos postales de la República en 1906, arroja los resultados siguientes;

De recepción.....	3.010,602	piezas
Expedición.....	2.142,901	„
Total....	5.153,503	piezas

Este resultado comparado con el de 1905, dá un aumento á favor de 1906, de 921,775 piezas.

El movimiento económico en 1906, sin tener en cuenta los suplementos del Tesoro Nacional, saldos de caja por la gestión anterior, etc. es el siguiente:

Venta de estampillas en todas las oficinas de la República	Bs.	194,151.50
Productos de casillas al apartado, correspondencia á domicilio y multas	„	8,955.03
Total...	Bs.	203,106.53

EGRESOS

Servicio administrativo	Bs.	75,218,62
„ de conductores	„	10,511.90
„ de postas	„	33,560.79
„ de postillones	„	199.92
Bagajes de correos	„	98,429.06
Correo fluvial entre Mapiri y Rurrenabaque	„	1,568.—
Gastos comunes	„	4,698.74
„ extraordinarios	„	23,988.92
Premio por venta de estampillas	„	8,785.09
Muebles y útiles	„	2,680.—
Subadministraciones	„	40,386.15
	Bs.	300,027.19

El movimiento de giros postales ha aumentado en la misma proporción. Los 14,114 giros expedidos en 1906, representan un valor de Bs. 886,793.20 y han producido un ingreso de Bs. 5,286.09 por derechos de franqueo. Este ingreso comparado con el de 1905, dá un aumento de Bs. 1,251.28 en favor de 1906.

La Dirección General del ramo, con el propósito de corregir las deficiencias, que, con frecuencia, nota en algunas oficinas de correos, y que no llegan á modificarse, no obstante reiteradas incitativas, solicitó autorización para mandar practicar una inspección en las oficinas de Uyuni, Cotagaita, Tupiza y Tarija, pudiendo el comisionado hacer modificaciones y cambios en vista de las condiciones del país, con sujeción estricta á las prescripciones del Reglamento respectivo. El Ministerio defirió á la solicitud, y se designó al Jefe del Servicio Interno para el desempeño de esa comisión.

Con la oportunidad debida se han pedido á nuestra Legación en Norte América, estampillas postales de los tipos de mayor uso y próximas á agostarse, á fin de evitar dificultades en la venta de valores fiscales.

Se hace necesario consignar en el Presupuesto de la próxima gestión una partida para la adquisición de materiales para el servicio de las oficinas postales, pues los adquiridos en 1905, se hallan deteriorados ó próximos á agotarse.

Así mismo, es indispensable la adquisición de otro casillero "Yale", para la Administración Principal de Correos de La Paz, pues los que actualmente tiene son insuficientes; diariamente se hacen nuevos pedidos que no pueden ser satisfechos por no tener apartados disponibles.

En cuanto al establecimiento de nuevos correos y mejora en el transporte de los actuales, puedo informaros

que durante el ejercicio de 1906—1907 se han instalado en el Distrito Postal de Chuquisaca el correo de Padilla á Azurduy y Subadministraciones en los puntos Zudañez, Tarabuco y Camataquí, habiéndose mejorado el transporte de valijas de correspondencia entre las ciudades de Padilla y Monteagudo, dotando al citado servicio de conductor montado y con carga; en el distrito de La Paz se han creado Sud-administraciones en Huaicho y Sotolaya, habiéndose contratado con la empresa carretera que hace el servicio entre esta ciudad y la de Oruro, otro carro-correo más, para remitir quincenalmente las valijas excedentes de los correos ordinarios; asímismo, por resolución de este Ministerio, se ha establecido el correo de Sorata á Tacacoma con conductor peatón; en el Distrito de Cochabamba, se ha establecido un correo montado con dos acémilas, para la carga que debe conducirse á la ciudad de Santa Cruz en correo intermedio, y se ha establecido una Subadministración en el poblado mineral de Colcha; en Potosí se ha creado una oficina postal en el lugar de Pampa-Grande; en Oruro queda establecida otra igual en Machacamarca; en el distrito postal de Tarija, no se ha establecido ninguna oficina más de las que hay, pero se ha mejorado notablemente el transporte de correos, especialmente el que con tanta deficiencia se cambiaba entre Tupiza y Tarija; en Santa Cruz se ha dotado de una oficina postal al lugar de Concepción y se han impartido las órdenes precisas para el establecimiento de correos desde ese punto á San Ignacio y San Javier; en el Distrito de Uyuni se ha instalado la Subadministración de Quechisla y se han mejorado las condiciones de transporte de correos á Oruro y Tupiza.

Para regularizar las comunicaciones con el Itenes se ha ordenado que el correo que sale de San Ignacio sea

directo y se establezca uno nuevo entre San José y San Matías.

Finalmente, en cuanto al contrato celebrado por don David Cronembold para el servicio de correos con tres lanchas á vapor en el Mamoré, Río Grande y Chimoré, debo informaros también que no ha sido posible ponerlas expeditas á causa de las dificultades que se presentaron para el transporte en la travesía de Puerto Suárez á SantaCruz; pero que, según comunicaciones de la Pefectura de aquel Departamento, se encuentran armándose en la actualidad en el puerto de Cuatro Ojos.

Telégrafos

Este importante servicio, á cuya cabeza se halla el laborioso funcionario señor Cárlos Torrico, ha sido preferentemente atendido por el Supremo Gobierno, tanto para hacer más inmediata su acción en los departamentos del interior, como para llenar las necesidades del público y el comercio, cuyo desarrollo es notable de poco tiempo á esta parte. A este fin se ha llevado á cabo la reconstrucción y reparación de varias líneas que por sus condiciones requerían un arreglo inmediato. Se han concluido también otras, llenando una sentida necesidad para el correcto y rápido despacho.

Si en el centro y sud de la República es relativamente fácil la construcción de líneas, no pasa lo mismo en el Oriente y el N. O. donde, por las enormes distancias que separan los centros poblados, se necesitarían fuertes capitales para la construcción de una red que, por lo menos, una entre sí los pueblos más importantes, añadiéndose á las dificultades de construcción el costo que demandaría la conservación de ellas por las mismas condiciones del terreno. Estas dificultades han hecho pensar al Supremo Gobierno en la convenienica de instalar en ese territorio el sistema de telegrafía inalámbrica que con tan buen resultado ha sido ensayado en las repúblicas vecinas: y á este fin, el proyecto de Presupuesto Nacional que oportunamente os pasará el Ejecuti-

BOLIVIA
ESCALA
1:10,000,000
TRINIDAD
LA PAZ
COCHABAMBA
SANTA CRUZ
ORURO
SUCRE
POTOSI
TARIJA
MAPA DEMOSTRATIVO
DE
TELEGRAFOS
Construidos
En Construcción
Estaciones radiográficas proyectadas

vo, reconoce una partida suficiente para establecer cinco estaciones radiográficas entre Trinidad, Riberalta, Villa Bella, Rurrenabaque y Puerto Pando.

La oficina técnica de Telégrafos del Estado creada por Supremo Decreto de 20 de marzo de 1906, ha sido organizada convenientemente, colocando á su cabeza un competente empleado, el señor Ricardo López, contratado para el efecto en la República Argentina.

El taller mecánico de la misma repartición ha sido instalado con los útiles necesarios que fueron recibidos de Europa, y está llamado á prestar muchos servicios en el arreglo y, en cuanto sea posible, la fabricación de materiales.

La Escuela de Telegrafía, creada con el propósito de formar empleados entendidos en el ramo, garantizando además el buen servicio, funciona con toda regularidad. Sus resultados son satisfactorios; en el examen de competencia han sido diplomados veinte alumnos de los cuales nueve ocupan puestos en distintas oficinas; los restantes serán llamados á medida que lo requieran las necesidades del servicio.

El movimiento diario de las oficinas de la República se ha incrementado considerablemente; los partes diarios acusan por término medio 16 horas de trabajo continuo, habiendo alcanzado alguna vez hasta 24. Se hace pues necesario aumentar el personal de empleados, dotándolos además de un sueldo mayor que el que perciben actualmente, que es muy reducido, si se tiene en cuenta el recargo de trabajo y la delicadeza de las funciones que ejercen.

En el presente año se han realizado los trabajos siguientes:

Se ha reconstruido en una extensión de 76 kilómetros la línea de esta ciudad á la de Coroico, habiéndose impulsado la construcción de la línea que deberá seguir hasta Puerto Pando en la que se hallan ya trabajados 20 kilómetros.

Se ha llevado á cabo la reconstrucción de la línea de Tupiza á La Quiaca, en una extensión de 111 kilómetros. Esta línea que nos pone en comunicación directa con la República Argentina, presta positivos servicios.

A principios de julio último se ha entregado al servicio público la línea á doble conductor entre Oruro y Challapata, en una extensión de 115 kilómetros, trabajada sobre postes de acero. Las necesidades crecientes del servicio de telégrafos exijen que se haga igual trabajo en las líneas que unen los principales centros, señalándose esta necesidad especialmente en la del Sud y en la de Oruro á Cochabamba.

Se ha iniciado la construcción de la línea que partiendo de Machacamarca termine en Huanuni y Uncía; los intereses de las empresas mineras de esta región, serán ampliamente beneficiados por esta nueva obra cuya ejecución era de inaplazable necesidad.

Los estudios preliminares de trazo y reconocimiento de zona de la línea de Tarija á Villa Montes se han hecho satisfactoriamente; se tiene ya acumulado el material suficiente y los trabajos se iniciarán en los primeros días de este mes.

La línea de Tarata á Vacas ha sido reconstruida en su totalidad; la que parte de Totora á Mizque y Aiquile se encuentra en actual trabajo y se tienen 25 kilómetros ya concluidos.

En las seccciones de La Paz, Potosí, Uyuni, Oruro y Challapata ha sido necesario ejecutar algunas repara-

ciones, medida con la cual se encuentran estas líneas en perfecto estado. En el Departamento de Santa Cruz se están haciendo iguales reparaciones, para lo que se han remitido los fondos suficientes y los materiales precisos.

Se ha hecho el desmonte de la línea del Distrito telegráfico del Oriente, desde Huertas al Venteadero, con un ancho de 8 á 10 metros y en una extensión de 230 kilómetros.

El material destinado á la construcción de las nuevas líneas se ha distribuido á medida de las necesidades en los siguientes trabajos: De Sucre á Monteagudo, que deberá iniciarse á la brevedad posible; de Santa Cruz á Trinidad para una extensión de 183 kilómetros, habiéndose procedido al desmonte hasta Portachuelo, el que seguirá adelante á fin de comenzar este trabajo inmediatamente y el que deberá estar concluido en el próximo año. El pedido del material que aun faltaba está próximo á llegar, así como 43 aparatos telegráficos para el servicio de las nuevas oficinas y 36 teléfonos con los accesorios correspondientes.

Terminados por parte de la admistración chilena, los trabajos de prolongación de sus líneas telegráficas á la frontera boliviana, se entregó al servicio público la nueva vía en febrero del presente año, sin que tenga ya intervención en la trasmisión de los despachos la Compañía Huanchaca, habiéndose señalado las tarifas internas correspondientes para la trasmisión del servicio.

Por órgano del Ministerio de Relaciones Exteriores se dieron instrucciones especiales á nuestro Ministro en Lóndres, para gestionar la adhesión de Bolivia á la Convención Telegráfica Internacional de San Petesburgo.

En cuanto al movimiento económico del ramo de Telégrafos, juzgo oportuno exponer la siguiente observación, que os dará una idea aproximada del notable incremento que experimenta anualmente.

La suma de Bs. 140,553.91 á que alcanzaron los ingresos ordinarios y extraordinarios en 1906, representa un aumento de Bs. 30, 354.92 sobre la del año anterior.

El rendimiento del año en curso, puede calcularse, en opinión del señor Director General de Telégrafos, en Bs. 150,000.

El cuadro siguiente os demostrará la extensión de las líneas telegráficas en la República:

Cuadro demostrativo de la extensión kilométrica de las diferentes lineas telegráficas y telefónicas de Bolivia en 1907

TELÉGRAFO DEL ESTADO:	Longitud en kilómetros	Desarrollo de los conductores en kilómetros
De La Paz á Coroico	137	137
De Coroico á Challana	14	14
De Chulumani á Chirca	8	8
De Chulumani á Ocobaya	6	6
De La Paz al Desaguadero (arrendada)	122	122
De La Paz á Sorata	120	120
De Sorata á Ilabaya	2	2
De La Paz á Oruro	207	414
De Sicasica á Luribay	33	33
De Oruro á Cochabamba	173	173
De Cochabamba á Sacaba	10	10
De Totora á Mizque (en construcción)	30	30
De Cochabamba á Santa Cruz	465	465
De Oruro á Challapata	115	230
De Challapata á la frontera Chilena	370	370
De Challapata á la frontera Argentina	638	638
De Colquechaca al Puente Sucre	168	168
De Cotagaita á Camargo	80	80
De Tupiza á Concepción	175	175
De Tupiza á Talina	40	40
De Trinidad á Puerto Ballivián	11	11
Total	2,924	3,246
COMPAÑÍA HUANCHACA:		
En total	614	614
COMPAÑÍA DE TELÉGRAFOS A BOLIVIA	208	208
FERROCARRIL Á ANTOFAGASTA		
(De Oruro á Ollagüe)	484	484
FERROCARRIL Á GUAQUI	122	122
Total	1,428	1,428

Líneas Telefónicas particulares:	Longitud en kilómetros	Desarrollo de los conductores en kilómetros
Empresa Trinaquia	8	8
Mina "San José"	2	2
Compañía Huanchaca	123	123
De La Paz á la campaña	30	30
De Cochabamba á la campaña	10	10
De Potosí á diferentes ingenios	6	6
Total	179	179
Resumen		
Líneas del Estado	2,924	3,246
Id de Empresas particulares	1,428	1,428
Id de Empresas telefónicas	179	179
Total	4,531	4,853

Sección de Fomento

EL ramo de Fomento, es con justicia el que mayor interés despierta en todo el país, desde que la aspiración dominante de los hombres públicos de Bolivia es la dirigida á la fácil comunicación del territorio nacional, como solución de sus deficiencias geográficas y administrativas; y es éste el primer momento en que con impulso excepcional se pone en práctica un gran proyecto sucesivamente aplazado en vista de los pocos elementos con que contaba el Estado antes de la administración liberal.

No dudo, pues, HH. Representantes, que la información referente á las obras públicas nacionales, que se han acometido ó proseguido en este último lapso de tiempo, merecerá de vuestra parte toda la atención que fluye de las conveniencias nacionales bien entendidas y de la satisfacción proporcional de las necesidades locales.

Ferrocarriles

Cuatro son las principales líneas que se han iniciado sucesivamente como consecuencia de pactos internacionales ó de actos legislativos aconsejados por la situación especial del país y como base de futuros sistemas llamados á desenvolver ampliamente las comunicaciones internas y con las Repúblicas limítrofes.

La ejecución de la primera de estas líneas con sus ramales respectivos en el Occidente del territorio, está encomendada á "The Bolivia Railway Company" organizada en virtud del contrato suscrito con los señores Speyer y C.ª y The National City Bank de Nueva York, el cual mereció la aprobación de las HH. Cámaras el 27 de noviembre del año próximo pasado: la línea férrea del río Paraguay á Santa Cruz corre á cargo del Sindicato Fomento del Oriente Boliviano, en virtud de la ley de 8 de noviembre de 1905; la prolongación del Ferrocarril Central Norte-Argentino continúa á mérito de acuerdos diplomáticos; y, finalmente el ferrocarril, Madera-Mamoré, próximo á ejecutarse, está destinado á servir de tronco principal de un sistema futuro de ferrocarriles en conexión con la navegación de nuestros ríos septentrionales.

BOLIVIA
ESCALA
1:10,000,000
Bahia
Villa Bella
Riberalta
Carmen
Concepción
Guanay
Magdalena
Sta. Ana
Isiamas
Reyes
Rurrenabaque
Pelechuco
Apolo
TRINIDAD
Chuma
Puerto Pando
Mapiri
Sorata
Torno largo
San Ignacio
San Matias
Achacachi
Pucarani
Guaqui
Chulumani
Sta. Rosa
La Estrella
Sta. Rosa
LA PAZ
Viacha
Luribay
Inquisivi
Independencia
Cuatro Ojos
Corocoro
Sicasica
Quillacolla
Sacaba
Portachuelo
Aroma
COCHABAMBA
Warnes
Sipesipe
Punata
Buenavista
Caracollo
Tapacari
Tarata
Totora
SANTA CRUZ
San José
Santiago
Capinota
Mizque
Arque
Comarapa
Puerto Suarez
Corque
ORURO
San Pedro
Aiquile
Poopó
Sacaca
Chayanta
Samaipata
Chakapata
Colquechaca
Vallegrande
SUCRE
Padilla
Salinas
Yotala
Charagua
Puerto Pacheco
POTOSI
Lagunillas
Puna
Monteagudo
Huanchaca
Pyuni
Cotagaita
Fte. Olimpo
Camargo
S. Cristobal
San Lorenzo
Villa Montes
Oliagüe
Tupiza
Entre Rios
San Pablo
TARIJA
Concepción
La Quiaca
Padcaya
Yacuiba
Creveaux
Guachalla
San Antonio
MAPA DEMOSTRATIVO
DE
FERROCARRILES
Construidos
En Construcción
Autorizados

Organización de The Bolivia Railway Co.

De conformidad con la cláusula 1.ª del contrato vigente, los señores Speyer & C.° y The National City Bank, han organizado bajo la denominación de Bolivia Railway C.°, la Compañía que actualmente se encarga de la construcción de ferrocarriles dentro del territorio de la República. Dicha Compañía cuyos estatutos han sido debidamente registrados, así como reconocida su personería en Hartfort, conforme á las leyes del Estado de Connecticut, se encuentra actualmente constituida en Nueva York, teniendo á su cabeza un Directorio *ad honorem* compuesto de los señoresr Vanderlip, Ruhlender, Shearman, Betts, Bennet ——— , de entre los que los tres primeros componen también el Comité Ejecutivo de la Compañía, con la asistencia del señor don Ignacio Calderón, como representante interino del Gobierno Nacional en el seno del Directorio, de conformidad con la cláusula 2.ª del contrato vigente y en virtud del Supremo Decreto de 4 de diciembre de 1906 que le confiere, también, la facultad de autorizar con su firma la garantía de Bolivia en los bonos de primera hipoteca.

Organizada así la Compañía concesionaria, aparece "The South American Construction Company" como empresa contratista encargada de la realización de las obras sobre el terreno, con intervención directa y supervigilante de "The Bolivia Railway C,°" en virtud de un contrato especial que detalla las responsabilidades de ambas, asegurando la rápida ejecución del trabajo y la económica y controlada inversión de los fondos.

Según lo prescrito por la cláusula 28, del contrato, la Compañía concesionaria ha constituido en esta ciudad un apoderado general para entender con amplias facultades en todo lo referente á la concesión.

El Gobierno Nacional, por su parte, ha dado estricto cumplimiento á las obligaciones que contrajo, depositando puntualmente los fondos señalados y encontrándose en la actualidad, como lo previó antes de ahora, en la certidumbre de cumplir fielmente su palabra empeñada.

Linea Oruro-Viacha

La "South American Construction Company" es, como lo tengo manifestado, la que ejecuta sobre el terreno los trabajos de este ferrocarril, cuya inauguración se espera hasta fines del presente año.

Su extensión es de 202 kilómetros y se han empleado en el trabajo entre tres mil y ocho mil trabajadores, procedentes de la altiplanicie.

La circulación de un fuerte capital por el pago de jornales solamente, constituye, desde luego, un beneficio en el orden económico, al mismo tiempo que la raza indígena adquiere conocimientos y espíritu de trabajo, lo que continuará desenvolviéndose á medida que se extiendan las demás líneas férreas en los otros Departamentos.

El material fijo así como el rodante empleados en esta línea, son de calidad superior á los de los ferrocarriles de Antofagasta y Guaqui y nos asiste la convicción de que en tales condiciones, el tráfico considerable que provoque nuestro comercio y explotación cada vez más crecientes, no sufrirán inconveniente alguno desde el primer momento, siendo también menos frecuentes y cos-

tosos los gastos de reparación. El día 23 de junio se puso en servicio la primera locomotora destinada á este ferrocarril, y hasta ahora se encuentran yá listas otras tres, que con una máquina enrieladora y numerosas bodegas y carros de plataforma, activan notablemte la construcción.

El sistema innovado de trasporte de materiales á través del Lago Titicaca, por medio de balsas, ha dado grandes facilidades desde un principio, subsanando las deficiencias del servicio de vapores y del ferrocarril de Guaqui, que se vieron en la precisión de quintuplicar su movimiento con el objeto de atender la obligación contraida por la empresa de los ferrocarriles del Sud del Perú para trasportar dichos materiales á razón de un penique por tonelada métrica en cada kilómetro, convenio que fué autorizado por el Supremo Gobierno en la Sección de Guaqui á Viacha, con fecha 15 de noviembre del año próximo pasado.

Muchos han sido los inconvenientes que han debido vencerse para apresurar la construcción de esta línea. La estacion de lluvias excepcional que ha causado considerables inundaciones en el presente año, y la abundancia de las cosechas que reclamaron el concurso de todos los brazos de la Altiplanicie, no han podido menos que aminorar la energía con que se iniciaron los trabajos. Por otra parte, la demanda de materiales ferroviarios en el mercado de Nueva York ha sido tan crecida en esta última época, que sólo el Japón ha exportado de esa plaza una cantidad no menor de 40,000 toneladas para los ferrocarriles de la Manchuria, y á la influencia bien sentida de los banqueros promotores del contrato, se debe únicamente la adquisición de las últimas partidas del material que yá se encuentra sobre el terreno.

Linea Oruro-Potosi-Tupiza

Este ferrocarril, conceptuado sin género de duda como el tronco principal de todo el sistema férreo que se construye en la parte occidental del territorio para comunicar los ferrocarriles argentinos con los del Sud del Perú, conexionando al mismo tiempo las líneas procedentes del Pacífico desde los puertos de Antofagasta y Arica, ha comenzado á construirse simultáneamente con la línea Viacha-Oruro y está como ella encomendada á "The South American Construction Co." por estipulación directa con "The Bolivia Railway Co." Ejecutados como están los terraplenes en una considerable extensión hacia el Sud de Oruro, la colocación de rieles continuará inmediatamente que las locomotoras de la línea Viacha ingresen en aquella ciudad. El próximo año quedarán beneficiados los ricos minerales de Huanuni y Uncía con la construcción de la primera parte de esta línea.

La actividad con que el Gobierno Argentino se preocupa de continuar la construcción del ferrocarril Central Norte hasta la ciudad de Tupiza, impone la obligación de no excusar medio alguno para la rápida prosecución de los trabajos que hácia ese mismo punto han de conducir la arteria principal de nuestro sistema longitudinal andino, y dando así cumplimiento debido á un pacto internacional suscrito por nuestro E. E. y Ministro Plenipotenciario en Buenos Aires.

Las riquezas incalculables de la zona minera que ha de atravesar esta línea, á su paso por los departamentos de Oruro y Potosí, aseguran, por otra parte, el éxito más satisfactorio de la gran obra de comunicación comenza-

da y relevarán probablemente al Erario Nacional, desde los primeros años, de una parte de las obligaciones pecuniarias impuestas por la garantía de intereses sobre el capital invertido.

Tampoco debe olvidarse la trascendental importancia continental que entraña la pronta realización de esta obra consistente en el cumplimiento de una obligación preestipulada por las naciones hispano-americanas para concurrir dentro de sus respectivas jurisdicciones á la construcción del ferrocarril panamericano, de Buenos Aires á Nueva York. El Presidente de la República Argentina en su último mensaje, anunciaba al Legislativo de su país la ejecución de ese concurso con la terminación del Central Norte Argentino en la frontera boliviana; y nosotros podemos hacer otro tanto ofreciendo desde hoy la completación de nuestra labor.

Lineas á Cochabamba y Puerto Pando

La posibilidad de acortar y mejorar el trazo del ferrocarril á Cochabamba, causó la suspensión temporal de los trabajos, mientras los ingenieros Johnson y Gibson practicasen un nuevo reconocimiento en toda la línea. Propósitos posteriores que emanaron de buena impresión recibida en Cochabamba y de la consideración de la importante vía que existe desde esa ciudad al Departamento del Beni, por el río Chimoré, determinaron la prosecución del viaje de ambos ingenieros, por esa ruta, para volver á La Paz por el río Beni y Puerto Pando y estudiar igualmente esta última línea férrea.

Consultadas así las justas exigencias de Cochabamba y La Paz para la construcción inmediata de dos ferrocarriles análogos y de importancia indiscutible para el

aprovechamiento de las redes fluviales navegables en el Departamento del Beni y el Territorio de Colonias, es de esperar que el viaje de los señores Johnson y Gibson á través de los ríos Mamoré y Beni y con estudio de la importancia de Villa Bella, Riberalta y otros centros industriales, dé como resultado la inmediata construcción del ferrocarril á Cochabamba y la elección de la ruta definitiva para el de La Paz á Puerto Pando.

Los citados ingenieros se encuentran yá de regreso en esta ciudad.

Linea Oruro-Frontera de Chile

En fecha 28 de noviembre de 1906 se aceptó la propuesta del señor Jorge E. Zalles, con cargo de aprobación legislativa, para la construcción y explotación de un ferrocarril entre la ciudad de Oruro y un punto sobre la frontera de Chile. El concesionario depositó la suma de veinte mil bolivianos estipulada como garantía de ejecución de la indicada propuesta. Posteriormente ha declarado que la concesión acordada por el poder Ejecutivo debe reconocer á la "South American Construction C.º" por cuanto dicho señor la alcanzó en su representación.

En esta virtud, el Supremo Gobierno pasará oportunamente á la consideración de las HH. Cámaras la concesión referida.

Reconocimiento de las lineas á Sucre y Tarija

La ley de 27 de noviembre del año próximo pasado autorizó al Ejecutivo para la enagenación de la propiedad que tiene el Estado sobre el ferrocarril de Gua-

qui, aplicando el importe como base de capital ó como fondo de garantía de interés del costo del ferrocarril desde Potosí, Macha, Bartolo ú otro punto á la Capital de la República, según los estudios técnicos lo manifiesten más conveniente; y la ley de 5 de diciembre del mismo año prescribe que el Ejecutivo mande construir á la bredad posible un ferrocarril que, partiendo del Central Norte Argentino ó de la línea del Orán, remate en la ciudad de Tarija.

Como para el cumplimiento de ambas leyes, era indispensable un estudio ó por lo menos un reconocimiento previo de las dos rutas referidas, el Supremo Gobierno comisionó en diferentes ocasiones al Jefe de la Sección de Ferrocarriles de la Dirección General de Obras Públicas, señor Joseph De Groeve, á efecto de contar para la ejecución de estos importantes proyectos, con una base de cálculo que permita la promoción de un trabajo conocido.

Los informes que á este respecto ha elevado el citado ingeniero y que se registran en los Anexos de la presente Memoria, os manifestarán el resultado previo obtenido.

Linea Arica-La Paz

Conforme al tratado de paz y amistad celebrado con la República de Chile en 20 de octubre de 1904, se iniciaron en setiembre del año próximo pasado los trabajos de esta línea férrea; pero, inconvenientes no previstos por el Gobierno de Chile, han retardado su construcción. Allegados, últimamente, mayor número de brazos y materiales, así como otros elementos indispensables, es posible que continúe esta obra en mejores condicio-

nes. No obstante, en el próximo mes de setiembre se sabrá definitivamente si el sindicato chileno responde ó nó á los compromisos que contrajo con aquel Gobierno.

Linea Antofagasta-Oruro

En diciembre 12 se aprobaron, como lo prescribe el artículo 6.° de la ley de 29 de noviembre de 1888, las tarifas y los reglamentos presentados ante el Supremo Gobierno por "The Antofagasta (Chile) and Bolivia Railway C.°", para el trasporte de pasajeros, equipajes y carga en la sección boliviana, cuya extensión, incluyendo el ramal á Huanchaca, alcanza á quinientos catorce kilómetros. Dichas tarifas y reglamentos son los mismos que se han declarado vijentes en los últimos años y que por el momento, consultan las mutuas conveniencias del comercio y de la Empresa.

La Inspección Fiscal de ese ferrocarril ha puesto en conocimiento de este Ministerio las buenas condiciones en que se encuentra la línea y la conveniente instalación de la Estación de Uyuni por su capacidad, sus espaciosos edificios y el poder de la maestranza que posee. Según el mismo informe, parece que las quejas del comercio por demoras sufridas en el despacho de mercaderías, se deben en gran parte al irregular servicio de desembarque en el puerto de Antofagasta por escasez de lanchas y brazos. Estos inconvenientes desaparecerán sin duda alguna con la habilitación del puerto de Mejillones ligado yá por un pequeño ramal de este ferrocarril.

Linea Guaqui-La Paz

La "Peruvian Corporation Limited", encargada de la administración de esta vía férrea, que mide cien kilómetros de extensión en sus secciones eléctrica y á vapor,incluyendo el pequeño ramal construido para la consecución de piedra de construcción, ha procurado mejorar considerablemente el servicio, facilitando los medios de que ha podido echar mano la Dirección General de Obras Públicas para establecer nuevas estaciones y cuadrillas, construir el muelle, aumentar el material rodante y acometer otras obras conexas indispensables.

La navegación del Lago Titicaca, relacionada con este ferrocarril, ha recibido también notables mejoras con los dragajes practicados en el puerto de Guaqui y con la consecución de tres faros para el cabo de Taraco, el islote de Mas Afuera y el estrecho de Tiquina,que permitirán la travesía nocturna en mejores condiciones de seguridad y rapidez.

Con el objeto de fomentar el tráfico y la producción de la zona servida por este mismo ferrocarril,el Supremo Gobierno, de acuerdo con la Empresa arrendataria, ha acordado rebajas especiales sobre algunos artículos procedentes de los puntos del trayecto y sobre la internación del ganado vacuno.

El servicio excesivo que ha demandado de esta vía el transporte de los materiales de construcción destinados á los ferrocarriles que se construyen actualmente en la Altiplanicie, ha comprobado esta vez mas, la resistencia satisfactoria de sus materiales fijo y rodante.

Linea Santa Cruz-Rio Paraguay

El Sindicato "Fomento del Oriente Boliviano", encargado de la construcción de esta importante vía férrea destinada á comunicar el Este de Bolivia con la vía fluvial del Paraguay, el Paraná y el Plata, ha constituido varias comisiones técnicas que reconocen actualmente el territorio del Departamento de Santa Cruz, para formar el plan general de construcciones. El Supremo Gobierno, por su parte, ha impartido órdenes terminantes para que las autoridades políticas de esa jurisdicción presten eficaz apoyo y faciliten en lo posible el éxito perseguido por las distintas parcialidades de la comisión técnica que realiza los estudios.

La Empresa ha constituido también su representante ante el Gobierno Nacional al señor Carlos Stremler, quien se encuentra en tal carácter en esta ciudad desde el mes de mayo próximo pasado.

Prolongación del Central Norte Argentino

Es ya conocida la noticia de que á fines del presente año han de llegar los trabajos del ferrocarril argentino á la frontera de Bolivia en la quebrada de La Quiaca, y que sin pérdida de tiempo han de proseguir hasta la ciudad de Tupiza en la que debe conexionar esta línea con el ferrocarril Viacha-Oruro-Potosí-Tupiza, que se construye actualmente de Norte á Sud y que, desde el momento de la inauguración del Central Norte Argentino en la capital de la provincia de Sud Chichas, se construirá también de Sud á Norte para apresurar la terminación de

la línea continental destinada á comunicar Buenos Aires con los puertos del Pacífico á través de la altiplanicie boliviana. Próximo, pues, está el momento en que las poblaciones meridionales de la República cuenten con una salida fácil al Atlántico por esa gran ferrovía, y en que comience á realizarse su comunicación activa con la parte central y septentrional del territorio patrio.

Un nuevo proyecto

El sindicato bonaerense organizado para la construcción de un ferrocarril desde Resistencia, puerto del río Paraná, hacia el Chaco Central, se dirigió al Supremo Gobierno manifestando la posibilidad y conveniencia de prolongar esta nueva línea férrea argentina hasta el Chaco Boreal ó Chaco Boliviano, para continuar hácia el Departamento de Santa Cruz. A esto obedece el viaje de una comisión técnica por los territorios citados.

El Gobierno Nacional, deferente siempre á solicitudes que emanen de iniciativas de este género, y teniendo en consideración que un permiso no importa de modo alguno autorización explícita para esta obra, se ha reducido á recomendar á las autoridades subalternas, por medio de las Prefecturas de Tarija, Chuquisaca y Santa Cruz, presten asistencia al cuerpo de ingenieros referido.

Ferrocarril Madera-Mamoré

El Ingeniero brasileño Catramby, concesionario para la construcción de esta línea, ha trasferido en Londres sus derechos adquiridos del Gobierno del Brasil al cono-

cido capitalista inglés Mr. P. Farquhar, quien, habiendo construido ferrocarriles en Cuba, Guatemala y otras regiones tropicales, aporta á la realización de esta obra un conocimiento especial.

A fines de abril último, como labor previa de la Empresa subrogataria, han debido constituirse en el puerto de San Antonio el Ingeniero en Jefe Mr. Miller y el Administrador General Mr. May para preparar los trabajos.

Caminos

De Aroma á Caxata

Con fecha 5 de marzo del año en curso, el Gobierno Nacional aceptó la propuesta formulada por el señor Santiago K. Hutcheon para la apertura de un camino carretero entre la estación Aroma, sobre la línea del ferrocarril Viacha-Oruro, y el punto de Caxata, en la provincia de Inquisivi. El Gobierno ha abonado al señor Hutcheon la cantidad convenida, debiendo el concesionario establecer el servicio de diligencias entre los puntos indicados, por la subvención anual de Bs. 6,000. Dicho servicio y el de correo se harán una vez por semana cobrando por el primero la tarifa que se establezca anualmente, entre un máximum de Bs. 15.00 y un mínimum de Bs. 8.00; finalmente, el concesionario se entenderá con la reparación del camino, para cuyo objeto tendrá la prestación vial de la zona próxima á él, por los cinco años de duración del contrato.

Entregado yá este camino al servicio público desde fines del mes próximo pasado, espérase solamente la terminación del ferrocarril Viacha-Oruro en su primera sección, para que empiece á prestar importantes servi-

cios á la exportación minera de la provincia de Inquisivi, y con ella á la de Ayopaya, en el departamento de Cochabamba.

De Cochabamba al Chimoré

La Junta especial encargada de la dirección de los trabajos que se ejecutan en la apertura de esta vía, sigue con todo entusiasmo dispensándoles su atención con los recursos que puntualmente pone en sus manos el Erario Nacional.

El ingeniero nacional señor don Alberto Cornejo, después de practicar varios reconocimientos, elevó ante el Ministerio de mi cargo un luminoso informe que manifiesta la conveniencia de conducir el camino por el punto de Santa Isabel y adaptándolo á rodados sólo en su primera sección.

La distancia que ha de tener el nuevo trazo según informe del mencionado ingeniero es de 255,796 metros lineales debiendo descender desde una altura de 2,550 metros á que se encuentra la ciudad de Cochabamba, hasta 105 metros sobre el nivel del mar, en la confluencia de los ríos Ichilo y Chimoré.

El presupuesto calculado para la realización total de esta importante obra alcanza á Bs. 702,695, y el término necesario para su conclusión dependería de la cantidad de brazos para el efecto.

El Supremo Gobierno, en vista de las justas apreciaciones del ingeniero Cornejo, ha aprobado su plan y ordenado su inmediata iniciación sobre el terreno para atender debidamente las exigencias del comercio interdepartamental de Cochabamba y el Beni.

De Santa Cruz, por la Sierra y Pojo

La comisión designada para inspeccionar este camino, que va construyendo el ingeniero don León Mousnier, ha presentado su informe favorable el 19 de mayo manifestando las buenas condiciones de la vía trabajada. Hace constar igualmente que el empresario se ha sujetado á las instrucciones del ingeniero señor Gauthier; pero que en algunos lugares, por la estructura deleznable del terreno y por la acción de las lluvias, se producirán fangos y derrumbes, evitables sólo con una macademización del camino. Indica como medio de conservarlo la organización de cuadrillas de peones encargadas de reparar los desperfectos, pagándoseles un sueldo mensual módico y dándoseles tierras en los lugares donde residan.

En cuanto al proyecto de abrir una nueva vía de comunicación entre la misma ciudad y la de Cochabamba por el pueblo de Pojo, y que geográficamente resulta casi directa y en consecuencia más corta que la de la Sierra cuya inclinación hácia el Sud es muy considerable, el Supremo Gobierno autorizó á la Prefectura de Santa Cruz para la formación de una comisión que actualmente hace el respectivo estudio, recibiendo con puntualidad los víveres y auxilios indispensables tanto de Santa Cruz como de Cochabamba.

De Yacuiba á Lagunillas y anta Cruz

Previa convocatoria á propuestas, el Supremo Gobierno aceptó la formulada por el señor Bernabé Araoz

BOLIVIA
ESCALA
1:10,000,000
Bahia
Villa Bella
Riberalta
Carmen
Concepción
Guanay
Magdalena
Sta. Ana
Isiamas
Reyes
Burrenabaque
Pelechuco
Apolo
TRINIDAD
Chuma
Puerto Pando
Mapiri
Sorata
Torno largo
San Ignacio
San Matias
Achacachi
Coroico
Puerani
Chulumani
Sta. Rosa
La Estrella
Sta. Rosa
LA PAZ
Viacha
Luribay
Inquisivi
Independencia
Cuatro Ojos
Corocoro
Sicasica
Quillacollo
Sacaba
Portachuelo
Acoma
COCHABAMBA
Warnes
Sipesipe
Punata
Buenavista
Caracollo
Tapacari
Tarata
Toluca
SANTA CRUZ
Capinota
Mizque
San José
Santiago
Arque
Comarapa
Puerto Suarez
Corque
ORURO
San Pedro
Alquile
Poopó
Sacaca
Chayanta
Samaipata
Challapata
Colquechaca
Vallegrande
SUCRE
Padilla
Salinas
Yotala
Charagua
Puerto Pacheco
POTOSI
Lagunillas
Puna
Montesgudo
Huanchaca
Fte. Olimpo
Uyuni
Cotagaita
Camargo
S. Cristobal
San Lorenzo
Villa Montes
Ollagüe
Tupiza
Entre Rios
San Pablo
TARIJA
Concepción
La Quiaca
Padcaya
Yacuiba
Crevaux
Guachalla
San Antonio
MAPA DEMOSTRATIVO
DE
CAMINOS construidos — en construccion ---- y en reparacion ó estudio ------- y
CARRETERAS en servicio — 1906-1907

para la apertura de un camino carretero de Yacuiba á Santa Cruz, en su primera sección, hasta Charagua y Lagunillas y dividiendo esta última en tres partes de las que la primera abarca la comprendida entre Yacuiba y Villa Montes. Su entrega al servicio público ha de verificarse el día de hoy, previo recibo encomendado á la Subprefectura del Gran Chaco por intermedio de la Prefectura de Tarija.

Esta vía cuya prosecución no interrumpida activa y atiende eficazmente el Ministerio de Fomento, ha de llenar necesidades muy sentidas por el Oriente y el Sud de la República.

De Puerto Suárez á Santa Cruz

Bajo la dirección del señor Enrique Jordán Soruco, parte de esta importante obra fué entregada al servicio público, en condiciones satisfactorias, el 20 de noviembre hasta Tacuaral por la vía de Motacucito y el 31 de enero hasta los Yacuces. La línea telegráfica, cuya colocación se efectúa simultáneamente, llegó á fines de febrero hasta el kilómetro 50. El Gobierno se ha preocupado también de la provisión de algunos elementos mecánicos, entre los que figuran un surtidor ó bomba para la consecución de agua, un automóvil para el trasporte de carga, dos aserradoras para facilitar y aprovechar el desmonte, etc., así como de la construcción de los galpones destinados á los trabajadores y otras obras conexas.

Con fecha 2 de abril se comisionó al señor Alberto Romero Ovando para la dirección técnica de estos trabajos, habiéndosele trasmitido oportunamente las instrucciones precisas á las que debe sujetar su actuación que

comprende igualmente el propósito de dotar de norias á las diferentes estaciones del camino y salvar así los inconvenientes actuales de la comunicación de Santa Cruz con el río Paraguay.

De Challapata á Sucre

Dando cumplimiento á la ley del Presupuesto Nacional que fija una partida para la reparación del camino carretero entre Challapata y la Capital de la República, el Ministerio de mi cargo convocó á la presentación de propuestas con fecha 9 de febrero próximo pasado y sin que las cuatro consideradas por la Junta Nacional de Almonedas, hubiesen merecido en opinión de ella calificación favorable, pues la deficiencia del trabajo detallado por las unas, ó el costo considerable fijado por las otras, las hacían inaceptables.

Una circunstancia posterior, vino por otra parte á cambiar la faz del trabajo, requiriendo urgentemente la construcción sólida de un camino y su adaptabilidad para trenes "Renard", en lugar de la reparación del existente. La cañería destinada á la captación de aguas de Cajamarca, cuyas primeras partidas acaban de llegar al puerto de Antofagasta, demanda un gasto excesivo y vehículos poderosos para su traslación hasta la ciudad de Sucre, y considerando que sólo esa erogación, aumentada por un nuevo fondo que el Legislativo destinase á este trabajo, serviría para habilitar una vía tan importante, resolvió al Supremo Gobierno á mandar practicar el estudio correspondiente con el ingeniero Doynel, que dirige en la actualidad las obras de captación.

Desgraciadamente, los cálculos sometidos por dicho ingeniero á la consideración del Gobierno, manifiestan un costo muy elevado, para el trabajo de las dos secciones del camino.

De La Paz á Puerto Pardo

El 12 de abril se autorizó á "The Bolivian Rubber and General Enterprice C.ª Ld.", para transferir el contrato que tuvo celebrado con el Supremo Gobierno para la apertura de este camino, á "The Incahuara Gold Minning C.º", llamada y reconocida posteriormente como "The Incahuara Dredging C.º Ld." y representada en esta ciudad por el señor Miltiades Armas.

La Empresa subrogatoria, continúa con entusiasmo los trabajos ya establecidos y ha de entregar la segunda sección en estos días.

De Tarija á las Juntas de San Antonio, al Chaco y á La Quiaca

El 27 de octubre se aprobó la recepción hecha personalmente por el señor Prefecto del Departamento de Tarija de la primera sección del camino á las Juntas de San Antonio, desde el punto denominado La Mármora. Los inconvenientes vencidos hasta hoy por el contratista señor Lea Plaza, constituían la parte más difícil de la obra, y la continuación de ella hasta su término demandará un tiempo relativamente reducido, según informes fidedignos que posee el Ministerio de mi cargo.

En cuanto á la vía de comunicación entre Tarija y el Chaco, por Entre Rios, cuya reparación y reforma

parciales se acometieron en el presente año, me toca también informaros que á fines del mes de octubre quedó expedita la sección terminal comprendida entre Caiza y Suaruro.

Para el trabajo del camino carretero de Tarija á La Quiaca, la Prefectura convocó á propuestas en el mes de mayo, y como ninguna de las presentadas mereció calificación favorable, se ha vuelto á publicar un nuevo llamamiento que indudablemente ha de resolver hasta el próximo mes la iniciación de la obra sobre el terreno.

Finalmente, en el mismo Departamento se activa también el trabajo del camino de Concepción á Entre Rios, y, según el contrato de construcción, á fines del pasado mes de julio ha debido entregarse el camino de Villa Montes á Suaruro para empalmar con el de Tarija á Caiza.

Camino á Caracato, por el balneario de Hurmiri

Un reconocimiento practicado por el ingeniero C. C. Small, desde un punto de la línea férrea de Viacha entre Cosmini y Ayoayo y la quebrada de Caracato, manifiesta la conveniencia de construir un camino que, pasando por el balneario de Hurmiri, llenaría dos sentidas necesidades: la de dar una salida fácil y corta á los productos agrícolas de una región, y la de hacer accesible á los habitantes de la República las famosas termas existentes en el balneario citado, propósito que ha perseguido también la Ley del Presupuesto Nacional.

El presupuesto sometido á consideración de "The Bolivia Railway Co." por el señor Small, alcanza á la suma de Bs. 273,837.50 y las condiciones del trabajo serían las de 6 metros como anchura del camino, el 8 % máxi-

mun como gradiente y el radio mínimum de 12.5 metros en la curvas indispensables.

Otros caminos

La ley de 14 de noviembre del año próximo pasado dispuso el establecimiento de un servicio de diligencias entre las ciudades de Potosí y Tupiza, y Uyuni, Tupiza y La Quiaca, en conexión con el ferrocarril Central Norte Argentino.

Cumplida esta disposición legislativa por Decreto Supremo de 14 de febrero, covocándose á propuestas para el 1º de abril siguiente y sin haberse presentado alguna, á consecuencia de las reducidas asignaciones que reconoce el Presupuesto Nacional con tales objetos, el Supremo Gobierno se ha visto en la necesidad imperiosa de aplazar la iniciación de ambos servicios hasta que las HH. Cámaras fijen otras partidas que consulten su proporcional remuneración.

El 31 de octubre se autorizó á la Prefectura de Santa Cruz para la aceptación de la propuesta de Juan Soria respecto de la apertura y reparación del camino de Cordillera en las secciones de Abapó á Lagunillas y del mismo punto al río Parapetí, con fondos departamentales.

Las instrucciones comunicadas por este Ministerio al Prefecto del Beni con fecha 28 de octubre de 1906 y en este año, así como por el Ministerio de Colonias á la Delegación, á fin de desenvolver una acción conjunta; se refieren á la prosecución de la apertura de un camino de Villa Bella á Guayaramerin y de este punto á Riberalta.

En 8 de junio se autorizó á la Prefectura de Potosí para que proceda á las rectificaciones del camino carretero de Sucre á aquella ciudad y se aprobaron las rectificaciones en los caminos de herradura que conducen de Sucre y Lagunillas á Potosí.

Una propuesta de Clodomiro González Bravo para la apertura de un camino de Covendo á San Borja fué remitida á la Prefectura del Beni y se espera la resolución prefectural que le quepa para que el Gobierno dicte las medidas que conceptúe necesarias para su realización.

Se encargó al ingeniero Muñoz y Reyes el estudio de la ruta destinada á dar el más fácil acceso á la provincia de Loaiza por la quebrada de Caracato sobre la línea férrea que se construye entre Viacha y Oruro, para obviar los inconvenientes con que tropieza el trasporte de los valiosos productos agrícolas de aquella región, con el propósito de dar salida también por dicha ruta á la población de Luribay. Sin embargo de esto se ha practicado otro estudio por los ingenieros americanos.

En 2 de mayo comunicó el Prefecto de Santa Cruz haber ordenado al Suprefecto de Velasco reciba las secciones hábiles del camino de San Ignacio al Iténez, trabajadas por Julio S. Bush, en virtud del contrato suscrito para el efecto y del que os dí conocimiento el año pasado.

En 8 de mayo el Subprefecto de Vallegrande comunicó al Ministerio haber enviado una comisión que estudie el camino por Masicuri á la provincia de Cordillera, y en junio 12 se autorizó á la Prefectura de Santa Cruz para que las desviaciones y rectificaciones en dicho camino se hagan por administración directa.

El Ministerio insinuó á la Prefectura de Santa Cruz la conveniencia de desviar el trazo del camino del Quimome hácia el Sud, por Salinas de Chiquitos, á fin de que esa región reciba sus beneficios prestando facilidades á los transeuntes y al comercio en general.

Prestación Vial

La última ley de Prestación Vial, debo declararos, como es de mi deber, que ha ofrecido graves inconvenientes en su aplicación, sin embargo del cuidado particular que se ha tenido á tiempo de ejecutarla y de haberse estado salvando las observaciones que á ella hacían las autoridades departamentales, á medida que se presentaban. En primer lugar, dichas autoridades se han visto priva-

das de los recursos más precisos para la adquisición de herramientas, sustancias explosivas, libros, recibos talonarios y cuantos útiles son indispensables para la buena ejecución de los trabajos y la comprobación de ellos. En segundo lugar, como la ley prohibe que puedan ser llevados los trabajadores á más de tres leguas de distancia de su domicilio, no han podido ser reparadas grandes extensiones de caminos en los parajes desiertos, y, á la inversa, han sobrado los brazos en las principales poblaciones, porque generalmente, ó son buenas las vías públicas en sus inmediaciones y requieren por consiguiente menos trabajo, ó porque habiéndose ejecutado fácilmente la reparación de ellas, ha quedado sin aplicación el servicio de miles de personas, como especialmente ha ocurrido en esta ciudad y en la de Potosí. En tercer lugar, con los recursos pecuniarios que antes se obtenían, se compraba la herramienta más adecuada al objeto, mientras que en la forma actual sucede que la clase indígena lleva la peor que tiene, siendo en consecuencia inferiores los resultados que se consiguen. Finalmente, si la modificación de la antigua ley ha obedecido al temor de que sean distraidos los fondos provenientes del impuesto, ese temor no desaparece hoy, pues que una autoridad subalterna poco escrupulosa puede también emplear el servicio personal en provecho propio.

De aquí la necesidad de volver al imperio de la ley anterior, ó tomar, si lo juzgais preferible, el temperamento siguiente: que la prestación vial se haga mediante trabajo personal en la campaña y se abone en dinero únicamente en todos los centros urbanos de la República; con ello se tendrían los recursos necesarios para las regiones despobladas y también se evitarían los abusos á que más expuesta se encuentra la población de los campos.

Entre las múltiples resoluciones que se han dictado relativas á este párrafo, citaré algunas de las principales:

En 13 de octubre se autorizó á la "Sociedad de Propietarios de Caracato y Sapahaqui" para la recaudación del impuesto de prestación vial en dichos cantones, aprobándose antes los Estatutos bajo los cuales se ha organizado aquella Sociedad.

Se han dado las órdenes del caso para el cumplimiento de las siguientes leyes promulgadas el 5 de diciembre:

La que destina el sobrante de la prestación vial de Vilcabamba, provincia de Arque, á la conclusión de los trabajos de la Cárcel de Capinota;

La que destina la prestación vial del radio urbano de la ciudad de Sacaba á la construcción de los defensivos de aquella población, contra las inundaciones de que se halla amenazada;

La que afecta el sobrante del mismo impuesto para defensivos del río Huateca, en la provincia de Tapacarí;

La que destina el rendimiento de este impuesto de la 3.ª sección de la provincia de Punata á la conclusión del camino carretero de Tiraque que debe empalmar con el de Cochabamba al Chimoré.

En ejecución de esta misma ley se dictó el Supremo Decreto de 19 de diciembre creando una Junta Patriótica en Tiraque encargada de la administración é inversión del impuesto de prestación vial.

Por circular de 21 de febrero se explicaron los alcances de la ley de 11 de diciembre y se dispuso que el impuesto se haga efectivo en los meses de abril, mayo y

junio, declarando subsistentes las disposiciones del Supremo Decreto de 19 de enero de 1906 que no estuviesen en contradicción con dicha ley.

En 14 de marzo se autorizó á las Prefecturas para invertir, siempre que existiese, el saldo líquido resultante de la prestación vial de años anteriores en la impresión de recibos talonarios, compra de herramientas y materiales y otros gastos de carácter ineludible. Esta medida, solamente en determinados departamentos, pudo aminorar las dificultades que he indicado.

La consulta formulada por el H. Diputado por el Chapare, respecto á quien corresponde la administración de los fondos á que se refiere la ley de 5 de diciembre en la población de Sacaba, se ha absuelto en sentido de que es atribución política atender á la recaudación y aplicación de dicho impuesto, con intervención de la Junta de Caminos.

Juntas de Propietarios de Yungas

La de La Paz sigue su acción normal en la reparación de los caminos que le corresponden, y desde el año próximo pasado viene consagrando su atención á la apertura del camino de San Rafael, para el que le han sido entregados por la Caja Nacional los recursos necesarios. Concluida que sea esta ruta, que es la más directa hácia Coroico, abreviará notablemente el trayecto del río Beni, conexionándose con la vía en construcción sobre Puerto Pando.

En cuanto á las Juntas de Propietarios de Totora, Punata y Sacaba, convendría reorganizarlas con una intervención más inmediata y directa de la autoridad departamental.

En el trascurso de diez años desde su creación, se tiene la experiencia de haber sido poco eficientes sus esfuerzos, sin embargo de que el interés particular, aunado con el del público, á que aspiraba la ley de 11 de setiembre de 1896, no ha conseguido producir los resultados satisfactorios que se esperaban con aquella innovación en la vialidad de las fértiles regiones de Yungas de Cochabamba.

Rios, Puentes, Aguas potables, etc.

Aprovechamientos hidráulicos

Los estudios hechos por el ingeniero señor L. Paridant han comprendido las caídas conocidas con los nombres de Chocaya, Paccha, Incachaca, Salto de Colomi y Tambo Negro.

La de Liriuni, cabecera de Chocaya, llama la atención tan sólo por sus propiedades termales.

La estación lluviosa no ha permitido hacer un estudio completo de las mencionadas caídas y de otras apartadas de todo camino de acceso; sin embargo se han hecho las medidas de aforo, por el método de flotadores, arrojando los siguientes datos:

CHOCAYA. Situada á 15,800 metros de distancia horizontal de Cochabamba, tiene un rendimiento normal de 250 litros por segundo, sin bajar nunca de 150, aun en las estaciones más secas. La altura de la caída es de 120 metros y reune todas las condiciones de economía para una instalación de poco poder.

Trasportado este recurso natural hasta la ciudad de Cochabamba, se obtendría un mínimum de 153 H. P., suficiente para el servicio de alumbrado público y privado y trasmisión de fuerza á domicilio.

PCACHA. Es una cascada de 100 metros de altura, aproximadamente. Sin ningún trabajo de canalización ni captación podría aprovecharse esta fuerza. Tiene un rendimiento de 91.2 litros por segundo, lo que con la altura de 100 metros, da 121 H. P. ó sea 102.85 H. P. efectivos, con un rendimiento de 85 %. Trasportada esta fuerza á Cochabamba—4 leguas de distancia—daría una fuerza aproximada de 77. H. P.

INCACHACA. Es la caida que puede dar mayor potencia en fuerza hidráulica. Si se toma esta corriente, con las aguas del Colquemayu, se obtendría un caudal muy considerable, si bien sin utilizar la altura de la caida.

Para resolver este problema se presentan tres soluciones: 1.ª colocar las turbinas antes de las caidas; 2.ª al pie de las caidas, y 3.ª, después de su reunión con el Colquemayu.

1.ª El caudal del río Incacorral es de 2.600 litros por segundo y corresponde, con una altura de caida de 10 metros, á 480 H. P. efectivos, con un rendimiento de 85 %.

2.ª Siendo el caudal del río de 2.600 litros por segundo y alcanzando la altura de la caida á 22 metros, se obtendría una potencia de 1,056 H. P. en agua útil y 896.60 efectivos, con un redimiento de 85 %.

3.ª El caudal del río Incacorral, con las aguas del Colquemayu acusa 5.330 litros por segundo y da,con una caida de 10 metros, una potencia de 710 H. P. en agua útil ó sea 603.50 H. P. efectivos, con un rendimiento de 85 %.

El ingeniero Paridant opina que la 2.ª fórmula es la más aceptable, en razón de la mayor potencia que pue-

de obtenerse y que compensaría con creces los gastos suplementarios de instalación.

En resumen, en cada una de las 3 hipótesis, la fuerza llevada á Cochabamba. quedaría reducida á las siguientes fómulas: 1.ª 306 H. P.; 2.ª 672 H. P. efectivos y 3.ª 452 H. P. efectivos.

COLOMI. Tiene un rendimiento de 945 litros por segundo, con una altura de 102 metros, aproximadamente, lo que da 1.285 H. P. en agua útil y con un rendimiento de 85 % sobre el árbol de la turbina á 1.092.25 H. P. efectivos.

TAMBO-NEGRO. La caida tiene un rendimiento de 3.601 litros por segundo y una altura de 80 metros, lo cual corresponde á una potencia de 3.841 H. P. en agua útil y á 3.264 H. P. sobre el árbol de la turbina con un rendimiento de 85 %.

Con los estudios detallados anteriormente el Ministerio de Fomento ha ejecutado en la parte que le corresponde la ley de 18 de septiembre de 1906.

Captación de aguas de Cajamarca y otras

La administracion de la obra de Cajamarca, encomendada á una Junta de distinguidos ciudadanos de la Capital, se desenvuelve con notable corrección y acierto, bajo la competente dirección técnica del ingeniero señor Carlos Doynel. En tales condiciones no se dejarán esperar sus resultados satisfactorios, pudiéndose aún obtener en el punto de la Legua, una caida para una instalación eléctrica.

Según el contrato celebrado con la Casa Mannessmann de Dusseldorf por el valor de Francos 300,000 pa-

ra la consecución de 900 toneladas de cañería, se obtendrá un material de buena calidad, hallándose próximas á llegar al puerto de Antofagasta 500 toneladas de este pedido.

Mediante nuestros Ministros en Francia é Inglaterra, se ha hecho también el pedido de válvulas que han debido ya ser despachadas.

En cuanto á la traslación de este material desde la estación de Challapata á Sucre, juzgo conveniente reproducir la opinión del señor Prefecto de aquel Departamento que sobre este particular dice lo siguiente;

"El punto que preocupa seriamente á la Junta, es el de traslación de todo este material de Challapata á ésta, cuyo peso alcanzará á 960 toneladas, sin poder aún determinar la forma en que se efectuará ella.—En la inteligencia de que la reconstrucción del camino hasta Challapata tendrá el costo excesivo de Bs. 800,000. para tránsito de trenes Renard, parece que el medio más conveniente sería el de optar por vehículos mixtos, de trenes Renard y carretas, adaptando los primeros entre Challapata y Macha, y los segundos, de este último punto á Sucre: asunto que la Junta tiene en estudio. De todos modos, la traslación de la citada cañería será muy difícil y costosa, no siendo posible resolver el medio de efectuarla, antes de conocer el resultado de los estudios indicados y los medios con que se puede contar para obtener un éxito satisfactorio y relativamente económico".

———

Para la renovación de la cañería que conduce las aguas de Arocagua á la ciudad de Cochabamba, el Su-

premo Gobierno suscribió un contrato con el señor Siegfried Freudenthal obligándose éste á proveer 38,000 metros de diferentes diámetros y de bordes redoblados, y además veinte piezas de válvulas de comunicación, que llegarán en breve.

Me es también satisfactorio informaros que el Gobierno ha prestado especial atención al servicio de aguas potables de La Paz, Oruro, Padilla y Capinota, con la remisión proporcional de los fondos presupuestos; y asimismo, á la provisión de aguas en Santa Cruz por el sistema de norias y á la limpieza de las lagunas de Potosí.

Perforadoras de pozos Artesianos

Los ensayos practicados con éxito hace algún tiempo en la ciudad de Cochabamba y sus inmediaciones, influyeron, sin duda, en el ánimo de los Legisladores del último Congreso para consignar partidas suficientes con objeto de adquirir máquinas perforadoras destinadas á las ciudades de Santa Cruz y Trinidad y las provincias de Punata, Tarata, Cordillera, Chiquitos, Mendez y el Azero, y secundando tan noble propósito de cuya ejecución depende la vida en las regiones que carecen de aguas potables y un auxilio eficaz á la agricultura en los años de sequía, el Supremo Gobierno,en cumplimiento de la Ley del Presupuesto Nacional, ha aceptado la propuesta de los señores W. R. Grace y C.°, que, contando con relaciones múltiples en los mercados norteamericanos, se comprometen á

comprar y trasportar todo el material hasta los puntos intermediarios. Además de esta adquisición y resultando un sobrante del total de fondos con que se cuenta para el efecto, han de conseguirse dos sondas ó máquinas exploradoras de la napa artesiana, con el plausible propósito de estudiar gradualmente en toda la República la posibilidad de dotar de agua abundante á las zonas que carecen de ese elemento indispensable; y finalmente, un ingeniero mecánico, cuyos sueldos y bagajes de traslalación debe pagar el Gobierno, se encargará de la instalación y funcionamiento de cada una de las máquinas en el mismo lugar de su destino, ofreciendo así la oportunidad de que algunos jóvenes puedan aprender su manejo y contar con una nueva profesión. Una cantidad considerable de repuestos y herramientas conexas asegura por muchos años el benéfico concurso de este elemento mecánico adquirido.

Puentes

Los ingenieros señores Julio Knaudt y L. A. Mulder von de Graaf se hallan encargados de atender los trabajos definitivos para la conclusión del puente "Antonio José de Sucre" sobre el Chicha Pilcomayo y el que debe colocarse sobre el río Azero. La primera de estas obras ha de exigir una fuerte erogación desde el presente mes, independientemente de la cantidad consignada en el Presupuesto que apenas alcanzará á cubrir parte de los gastos de reparación por los derrumbes con que amenaza el cerro en el extremo correspondiente á la jurisdicción de Potosí. Con oportunidad se os pasará el presupuesto respectivo que debe elevar el señor Knaudt para que, si lo teneís á bien, os sirvais decretar una partida suplemen-

taria en este año y consignar la que fuera precisa en el siguiente. El distinguido Prefecto del Departamento de Chuquisaca, señor Julio La Faye, ha estado atendiendo á esta reparación, así como á la obra del camino y puente del Azero, con un celo digno del mayor encomio.

Con fondos provenientes de la prestación vial del año anterior, se ha reconstruido el puente de la Angostura, quedando así expedito el camino que conduce de Cochabamba á los valles de Tarata y Punata.

Próximamente será colocado un puente de hierro en esta ciudad de La Paz, en reemplazo del primitivo puente de Challapampa, para comunicar la estación del ferrocarril con los barrios septentrionales.

En Tarija el puente de hierro, sistema Eiffel, no ha podido todavía ser colocado por haber destruido la corriente del río uno de los machones ya trabajados; pero en breve lo será, debido en mucho á la entusiasta autoridad de ese Departamento, habiéndose remitido los fondos necesarios para restaurar aquella destrucción ó bien proceder á un aumento en las dimensiones del puente, á lo que se presta por su sistema de construcción.

Defensivos en el rio Rocha

Como lo saben las HH. Cámaras, el 28 de abril de 1901 el ingeniero A. H. Weir presentó al Ministerio de Fomento el plan de defensa de la ciudad de Cochabamba contra las crecientes del río Rocha, que fué aprobado por el Supremo Gobierno.

La ejecución de los trabajos sobre el terreno se encomendó á varios ingenieros, que tal vez, por mala interpretación del plan Weir ó por otra causa agena á su competencia, no pudieron dar á la obra la solidez y bue-

nas condiciones requeridas. Fué por ésto que el Ministerio de mi cargo confió últimamente dichos trabajos al Jefe de la Sección de Electricidad y Aprovechamientos Hidráulicos, señor Paridant, el cual presentó otro proyecto distinto al del señor Weir y que, naturalmente, importaba una modificación completa del plan aprobado. y requería un estudio serio que el Ministerio encomendó á los ingenieros señores Pierce Hope y Julio Knaudt, quienes han practicado yá el examen previo comparativo de ambos proyectos.

En su informe, los ingenieros Hope y Knaudt, opinan: que mientras no se comprueben con datos precisos los errores del señor Weir y se presente otro proyecto basado en observaciones y estudios serios que ofrezcan ventajas sobre aquel, no se abandone el plan aprobado; que antes de emprender resueltamente la obra, se acopien los fondos y materiales procisos para darle impulso continuado, de manera que las secciones del canal ya concluidas no sufren daño á causa de las crecientes: y que, mientras tanto, se completarían los estudios y se practicarían malecones provisionales para evitar las inundaciones en el presente año.

Aceptada esta opinion por la Junta impulsora de los trabajos, se procederá de inmediato á la acumulación de materiales suficientes para dar comienzo enérgico á su realización, bajo la competente dirección de un ingeniero especialista que nuestro Ministro Plenipotenciario en Buenos Aires debe contratar en breve.

Oroya sobre el rio San Juan

En 9 de octubre del año pasado, se encomendó al Ingeniero señor Joseph De Groeve el estudio para la colo-

cación de una oroya sobre el río San Juan, á fin de facilitar la comunicación entre las ciudades de Tarija y Tupiza. interrumpida anualmente por las grandes crecientes de este río.

Del informe presentado por el citado Ingeniero, resulta que la colocación de la oroya entre el punto llamado "El Puente" y San Juan sería muy costosa á causa de la considerable anchura del vado (150 metros), y que el lugar más apropósito es el de Isque, cerca del pueblo de Santa María (40 metros).

Como la capacidad de la oroya tiene que ser precisamente reducida, por sus mismas condiciones de colocación y servicio, el Ministerio de Fomento juzga más conveniente acometer la construcción de un puente que llenaría satisfactoriamente las necesidades de esa región y cuyo costo no exedería tal vez de la suma de Bs. 25,000.

Otras obras

Además de todos estos trabajos que se detallan en la presente Memoria, el Ministerio de Fomento ha colaborado también eficazmente en algunos de carácter departamental y municipal tales como el estudio de la conducción de aguas potables á la ciudad de Totora y al pueblo de Arani; el proyecto de defensivos del pueblo de San Lorenzo contra el río de ese mismo nombre; la modificación del curso del río Tacata y la consiguiente seguridad de la ciudad de Quillacollo; y otras muchas obras que á solicitud de asociaciones organizadas con propósitos de vialidad tales como la construcción de un puente sobre el río Tamampaya, reclamaron la presencia de uno ó más ingenieros de la Dirección de Obras Públicas.

Edificios públicos

A fin de continuar la construcción de la hermosa basílica de esta ciudad en condiciones que aseguren su solidez y belleza artística, se ha llamado á un distinguido Arquitecto de la capital del Perú, quien precisará las modificaciones que sean indispensables ó la prosecución del trabajo sodre los primeros planos. Para ello se han remitido á nuestra Legación en dicha ciudad los fondos necesarios. Conforme á las disposiciones del Decreto Supremo de 15 de Enero de 1897, se han expedido los títulos respectivos para reintegrar la "Junta Impulsora de la Obra de la Catedral".

Habiéndose fijado por Ley de 5 de diciembre del año pasado la cantidad de Bs. 12,000 anuales hasta la conclusión de la obra de la catedral de Santa Cruz, se ha atendido á ella con especial cuidado.

Han sido igualmente atendidas las obras de construcción del Palacio de Gobierno de la capital de la República y del de esta ciudad, así como la reparación del Palacio de Justicia de Cochabamba y de otros edificios fiscales en diversos departamentos de la República.

El servicio de los bonos del Teatro de Sucre que ha recaido sobre el Presupuesto Nacional desde el presente ejercicio, ha sido hecho con puntualidad.

Próximo á concluirse el Teatro de Tarija, ha recibido durante el primer semestre más de una mitad de la subvención que reconoce el Presupuesto.

En breve la ciudad de Oruro tendrá también un elegante edificio destinado á Correos y Telégrafos, cuyo plan ha sido trazado por el Jefe de la Sección de Arquitectura, señor Adán Sánchez. Es digno de aplauso el es-

mero con que el Prefecto de aquel Departamento atiende á dicha construcción.

"Boletin de la Dirección General de Obras Públicas"

En vista de los progresos alcanzados por el país en las obras que se llevan á cabo en todo el territorio de la República, circunstancias que han dado una notable importancia al ramo de Fomento, se procedió á organizar convenientemente la Dirección General de Obras Públicas por Decreto Supremo de 24 de agosto próximo pasado, dividiéndola en las siguientes cuatro reparticiones: "Ferrocarriles", "Instalaciones Eléctricas y Aprovechamiento de Fuerzas Naturales", "Puentes y Calzadas" y "Arquitectura".

Como complemento de esta organización y respondiendo á una sentida necesidad, se autorizó la publicación del Boletín de la Dirección General de Obras Públicas", con el laudable propósito de informar mensualmente, al público en general, sobre el estado de las obras nacionales, proyectos ó propuestas que se presenten, en las reparticiones de ferrocarriles, electricidad é hidráulica, caminos, edificios, etc. etc.

Esta importante publicación, como bien se comprende, está llamada á servir de una segura fuente de información técnica tanto en el país como en el extrangero donde ha tenido magnífica acojida y merecido demanda persistente de parte de los Ministerios de Obras Públicas y de las sociedades científicas de este género.

Ley sobre Sanidad Pública

Antes de concluir la presente Memoria, he juzgado conveniente consignar un capítulo especial á la Ley de 5

diciembre último, tanto por su importancia intrínseca, como por las dificultades con que el Gobierno ha tropezado á tiempo de llevarla á una debida ejecución.

Reconociendo, como reconoce el Ejecutivo, la importancia del servicio de sanidad pública, pues que se refiere á la salud y á la vida de las poblaciones, se ha visto, no obstante, en la imposibilidad de establecerlo en el presente año por la deficiencia de los fondos votados por la última Legislatura para su sostenimiento. En efecto, un Director General, ocho Directores Departamentales, cincuenta y cinco Médicos de provincia y además treinta en las secciones de éstas, aún suponiendo que se les asignen sueldos exiguos, requieren un mínimum de Bs. 250,000 solamente para su dotación personal; mientras que la partida presupuestaria alcanza apenas á una quinta parte de dicha cantidad.

Pudo haberse organizado este servicio aún con aquellos deficientes recursos; pero una consideración,sujerida por la experiencia, ha primado en el ánimo del Gobierno, y es que: cuando una institución adolece de imperfecciones desde su origen, es dificil corregirlas después y no puede dar los benéficos resultados que debiera producir, y, en la especie, la feliz iniciativa de la última Legislatura, por lo mismo que tiene vastas proyecciones, debe desenvolverse ampliamente desde el primer momento.

Dados los primeros pasos en ejecución de la ley, con las reuniones de los Cuerpos Médicos, convocados al efecto en todos los Departamentos de la República, ya se tropezó con una séria dificultad por el desacuerdo absoluto en las designaciones que hicieron para la provisión del personal de la Dirección General de Sanidad Pública, viéndose de esta suerte el Gobierno sin

base alguna para dicha provisión. En consecuencia, á fin de allanar los inconvenientes expuestos y darle verdadera vida á la nueva institución, juzga necesario; 1°.— elevar la partida consignada en la Ley del Presupuesto Nacional á la suma de Bs. 300,000; 2°.-modificar el artículo 3°. de la Ley de 5 de diciembre del año próximo pasado en el sentido de que el Poder Ejecutivo pueda nombrar al Director General de Sanidad Pública sin atenerse á las nóminas que le eleven los Cuerpos Médicos residentes en las capitales de Departamentos, y en consecuencia derogar también el inciso (**a**) del mencionado articulo para que el Supremo Gobierno contrate, si es posible, un facultativo especialista en este orden aún cuando fuese extranjero.

En esta virtud el Ejecutivo someterá á vuestra consideración el respectivo proyecto de ley.

Conclusión

Honorables Representantes:

Este es el informe que por prescripción constitucional tengo el honor de someter á vuestra consideración y decisiones, en la persuación de que vuestro patriotismo quedará satisfecho con la atención que el Ministerio de mi cargo ha dedicado á las reparticiones de Gobierno y Fomento que le incumben, colaborando en la administración del Excelentísimo señor doctor Ismael Montes, y con la esperanza de que las indicaciones en él contenidas merecerán de vuestra parte el apoyo eficaz que reclama la prudencial distribución de los fondos dedicados al ramo de Fomento, entre las diferentes y numerosas obras públicas que se debe atender en gestiones sucesivas, y con la apreciación justa de la mayor ó menor importancia de cada una.

Me es satisfactorio, no obstante, informaros que la atención del Erario Nacional hácia los distintos propósitos perseguidos por la Ley Financial vigente, ha sido dedicada sin preferencias y en la proporción debida á satisfacerlos por igual, según os lo manifestará mi distinguidog colega el señor Ministro de Hacienda é Industria.

Tócame finalmente esperar la aprobacion de todos mis actos si en vuestro concepto ellos merecen el único galardón que se anhela en servicio de la Patria.

Aníbal Capriles.

La Paz, 6 de agosto de 1907.

Stanford University Libraries
3 6105 014 124 544

DATE DUE